ASSOCIATION INTERNATIONALE

DE LA CLASSE DES J-24

REGLES DE CLASSE

1997-98

Telles qu'approuvées par l'ISAF, applicables au 1er Mars 1997

Traduction Daniel PETTON, dernière mise à jour 12-97

(Seul le texte Anglais fait foi)

1. BUTS DES REGLES DE SERIE

2. ADMINISTRATION

3. CONSTRUCTION ET JAUGE

3.1 Généralités

3.2 Coque

3.3 Quille

3.4 Gouvernail et Barre

3.5 Espars

3.6 Voiles

3.7 Poids de course

3.8 Accastillage fixe et équipements à embarquer en course

4. REGLES DE SECURITE EN COURSE

5. EQUIPAGE

6. EQUIPEMENT OPTIONNEL

7. INTERDICTIONS

8. RESTRICTIONS EN COURSE

9. REGLES REGISSANT LES CHAMPIONNATS DU MONDE ET CONTINENTAUX

1. BUTS DES REGLES DE SERIE

1.1 Le J/24 est une série monotype créée pour satisfaire les différents besoins de navigations de loisirs telles que la croisière, la régate en monotype, la promenade et la course au handicap. Ces règles sont été conçues pour préserver les caractéristiques importantes de la conception : facilité de manœuvre, faible coût d'entretien, sécurité et confort.

1.2 Sauf lorsque des différences sont spécifiquement autorisées, les bateaux de cette série doivent être semblables pour la construction de la coque, du pont, de la quille, du gouvernail et du mât, en poids et poids correcteurs, pour le plan de voilure et l'équipement.

1.3 Tous les bateaux doivent être en accord avec les plans officiels A, B, C & D, les spécifications de constructions et les règles de série. Aucune altération ou modification n'est autorisée sauf si explicitement spécifié dans les présentes règles.

1.4 Les altérations ou modifications des plans officiels A, B, C & D et des règles de série ne doivent être autorisées qu'avec l'accord conjoint du détenteur des droits, de l'Association Internationale de la Série des J/24 (IJCA) et de l'ISAF.

2. ADMINISTRATION

2.1 Autorité: L'autorité internationale de la série est l'ISAF, qui coopère avec l'Association Internationale des J/24 sur tous les sujets concernant les présentes règles. Les interprétations de ces règles doivent être faites par l'ISAF qui, pour rendre sa décision, peut consulter l'Association Internationale des J/24 et le détenteur des droits.

2.2 Langage: Le langage officiel de la série doit être l'anglais. Le mot "shall" marque une obligation. Le mot "may" marque une permission. Dans le cas d'un désaccord sur l'interprétation d'une règle de s,rie, le texte anglais doit prévaloir.

2.3 Constructeurs: Les J/24 ne doivent être construits que par des constructeurs agréés pour le faire sous licence de J Boats Inc., (557 Thames St., P.O. Box 90 Newport, RI 02840) et doivent satisfaire les spécifications de construction données par le détenteur des droits.

2.3.1 Licence de construction: Les demandes de licence de construction doivent être faites auprès de J Boats Inc., qui exige que l'Autorité nationale concernée exprime son accord pour le candidat.

2.4 Redevance de Série Internationale: La Redevance de Série Internationale doit être payée à J Boats Inc. lorsque commence le moulage de la coque.

2.5 Certificat de Jauge

2.5.1 Aucun bateau ne doit être considéré comme ,tant un J/24 tant qu'il n'a pas été terminé, avec un numéro de construction délivré par la J Boats Inc., moulé dans le tableau arrière.

2.5.2 Le numéro de voile doit être celui du numéro de construction, sauf en cas d'exigence contraire de l'Autorité Nationale du propriétaire.

2.5.3 Aucun bateau ne doit courir si un Certificat de Jauge en cours de validité n'a pas été ,mis par l'Autorité Nationale du propriétaire, ou par l'Association Nationale ou Internationale des J/24 si aucune Autorité Nationale ne gère la série.

2.5.4 Le changement de propriétaire rend caduc le Certificat de Jauge, et nécessite un nouveau Certificat de Jauge.

2.5.5 Toute modification de la coque ou modification ou remplacement de la quille, du gouvernail et des espars rend caduc le Certificat de Jauge, jusqu'à une nouvelle jauge. Toute réparation majeure ou d'une partie de l'équipement peut également rendre caduc le Certificat de Jauge.

2.5.6 Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que le bateau est à tout moment conforme avec les règles de Série en vigueur et qu'une copie du Certificat de Jauge et de l'Inventaire de l'Equipement Requis et Optionnel (Règle 3.7.3) sont à bord du bateau.

2.5.7 Aucun bateau ne peut courir si son (ses) propriétaire(s) et équipier(s) ne sont membres d'une Association Nationale de J/24 ou de l'Association Internationale des J/24.

2.5.8 Aucun bateau ne peut courir s'il n'a, sur la face extérieure du tableau arrière en haut à tribord, l'autocollant valide de membre d'une Association de la Série J/24.

2.6 Publicité

2.6.1 Toutes les courses de la Série lors des épreuves Mondiales doivent être classées Catégorie A tel que prévu par l'Annexe 3 des Règles de Course à la Voile.

2.7 Jauge

2.7.1 Les bateaux ne doivent être jaugés que par un jaugeur de la série J/24 accrédité par son Autorité Nationale.

2.7.2 Un jaugeur ne doit pas jauger un bateau, ses espars, voiles et équipements dont il est propriétaire ou constructeur, ou dans lequel il est partie intéressée ou a des investissements financiers.

2.7.3 Le constructeur doit peser et enregistrer le poids de la quille avant assemblage sur la coque.

2.7.4 Le bateau, dans les conditions de "Poids du Constructeur", ne doit pas peser moins de 1190 kg ni plus de 1250 kg sur des balances certifiées. Ce poids doit inclure la coque, la quille, le gouvernail et la barre avec leurs accessoires, le pont et

tous les moulages et structures spécifiés, ainsi que tous les accessoires fixes dont le détail figure sur le Plan A. Des poids correcteurs, repérés de manière distincte, fixés de manière permanente, entièrement enrobés, d'un maximum de 30 kg de poids total et en conformité avec la Règle 3.7.2 b), b)i) et c) doivent être utilisé lorsque nécessaire pour parvenir au poids constructeur minimum. Le Poids Constructeur ne comprend aucun espar, le gréement dormant, le gréement courant, l'équipement mobile et les ferrures. Le constructeur doit authentifier le poids et compléter les parties B et C de la Feuille de Jauge, puis donner au propriétaire de chaque bateau la Feuille ainsi complétée. Le constructeur doit également d,livrer une copie au Détenteur des Droits et à l'Association Nationale des J/24 dont il dépend, et conserver une copie de sauvegarde.

2.7.5 Les tolérances de jauge dans les règles et sur les plans de jauge existent pour permettre de minimes erreurs de construction ou des déformations de vieillissement.

2.7.6 Le jaugeur doit consigner sur la Feuille de Jauge tout ce qui est considéré comme ,tant une déviance de la nature voulue du dessin du bateau, ou comme ,tant contre l'intérêt général de la Série. Un Certificat de Jauge peut être refusée même si les exigences spécifiques des règles sont respectées.

2.8 Processus de jauge

2.8.1 Le processus de jauge, sauf lorsque autrement spécifié, doit correspondre aux recommandations de l'ISAF.

3 CONSTRUCTION ET JAUGE

3.1 Généralités

3.1.1 La coque, le support de quille, la quille, le pont, le gouvernail, le plan de voilure et la disposition intérieure doivent être en conformité avec les spécifications de construction, les règles de Série et les Plans officiels A, B, C & D.

3.1.2 De grosses réparations nécessitant une reconstruction majeure ou le remplacement d'une surface de gelcoat ne peuvent être effectuées qu'après autorisation écrite d'un Jaugeur de Série J/24. Un descriptif du travail effectué doit être présent, lorsque le bateau est re-jaugé, Règle 2.5.5.

3.1.3 Toute modification présumée ou suspectée de la configuration de la coque, du pont, de la quille ou du gouvernail d'un bateau, pour laquelle aucune description spécifique n'existe dans les règles et spécifications, ou subséquemment à une réclamation sur ce point, sera comparée par un jaugeur désigné par l'Association Nationale ou Internationale des J/24 à un échantillon de 10 bateaux.

Le bateau suspect, doit être accepté s'il ne montre aucune preuve de modification et si ses dimensions sont égales ou inclues dans le maximum et le minimum des dimensions obtenues sur l'échantillon de 10 bateaux.

S'il est prouvé que des modifications ont été apport,es ou si les dimensions sont supérieures ou inférieures au maximum ou minimum obtenus sur l'échantillon de 10 bateaux, le point doit être rapport, au Comité de Réclamation pour instruction.

3.1.4 Les équipements optionnels et obligatoires doivent être en état de remplir leur fonction.

3.2 Coque

3.2.1 La coque, le pont et l'intérieur doivent être moulés en plastique renforcé de verre selon les spécifications de construction stratifiée, dans des moules fournis par J Boats Inc.

Les creux et irrégularités sur l'extérieur de la coque telle que livrée par le constructeur sous licence peuvent être aplanis de façon à obtenir une surface lisse. Le retrait de gelcoat est interdit, sauf dans le cas d'un ponçage léger en préparation de l'application d'un revêtement de surface.

3.2.2 Le support de la quille peut-être retouché pour optimiser la position de la quille en accord avec la règle 3.3.3 ainsi qu'avec les règles 3.1.2 et 3.2.8 a et b.

3.2.3 Le cockpit, le pont et les cloisons intérieures doivent correspondre aux détails du plan officiel A. Le capot de descente principale doit être fourni par un constructeur ou un fournisseur sous licence.

3.2.4 Le moulage de la cabine, côté, tribord en arrière de la cloison principale, doit être équipé soit d'un évier, sa vidange et un réservoir d'eau, soit d'un fourneau avec un réservoir séparé de gaz liquide ou d'alcool d'un poids minimum de 1,8 kg. L'évier doit se vidanger dans un réservoir plastique d'une capacité minimum de 5 l, et/ou à la mer par l'intermédiaire d'un passe coque.

3.2.5 Le pont doit être équipé de deux chandeliers de chaque côté, bâbord et tribord tel que décrit par le plan A. Des filières de câble d'au moins 4 mm doivent être fixées aux balcons avant et arrière, et passer à travers les chandeliers. La hauteur des filières, mesurée verticalement depuis le liston, ne doit pas être inférieure à 500 mm. Lorsqu'une deuxième filière est installée, elle doit être de câble d'au moins 3 mm de diamètre, fixée aux balcons avant et arrière. Elle doit passer à travers les chandeliers et être à 50 mm maximum de la mi-hauteur des filières supérieures. Lorsque les filières sont attachées par un bout, il doit être de corde synthétique d'une longueur apparente de 100 mm maximum. Les chandeliers ne doivent pas d,passer à l'extérieur de la surface du pont au niveau du liston.

3.2.6 Les cadènes doivent être fixées en arrière de la cloison avant par le constructeur sous licence.

3.2.7 Le rayon minimum du moulage de l'angle d'intersection du tableau arrière et de la coque est de 2 mm. Une pièce d'angle peut être posée pour réduire cet angle à 2 mm, mais elle ne doit pas s'étendre, en avant ou en arrière du plan vertical du tableau, au delà de 10 mm.

3.2.8 Interdictions. Ce qui suit est interdit :

a) creuser, percer, reconstruire, remplacer de la matière, poncer ou déplacer l'équipement standard de façon à réduire le poids, à améliorer le moment d'inertie, ou à modifier les formes d'origine.

b) redessiner les profils et contours de la coque.

c) hublots et trous de coque autres que un pour un sondeur et/ou un loch et/ou un speedomètre et/ou des toilettes marines.

d) Tout ce qui est considéré comme améliorant sans nécessité le "Poids de Base du Bateau à Sec", Règle 3.7.1(4).

3.3 Quille

3.3.1 La quille doit être de plomb moulé selon les spécifications techniques, et coulé dans un moule fourni par la J Boats Inc.

3.3.2 Les formes et dimensions extérieures de la quille doivent correspondre aux schémas inclus dans le plan C. La quille peut être recouverte d'une couche protectrice de n'importe quel matériau, et poncée, pourvu qu'elle corresponde aux cotes du plan officiel C.

3.3.3 La distance, mesurée depuis l'intersection du tableau et de la coque, au centre, entre :

a) le bord de fuite de la quille au niveau de la coque doit être comprise entre 3020 mm et 2996 mm.

b) un point, sur le bord de fuite, à 603 mm vers le bas, doit être comprise entre 3125 mm et 3095 mm.

3.3.4 Les bords d'attaque et de fuite entre les couples I et VI tels que prévus, doivent être rectilignes, avec une tolérance de 5 mm.

3.4 Gouvernail et barre

3.4.1 Le gouvernail doit être fourni par un constructeur ou un fournisseur sous licence.

3.4.2 Les dimensions extérieures et la forme du gouvernail doivent correspondre au plan officiel du gouvernail et aux schémas inclus dans le plan officiel D. Le gouvernail peut être recouvert d'une couche de n'importe que matériau à base liquide ou pâteuse, et poncé, pourvu qu'il corresponde aux cotes minimum du plan officiel D.

3.4.3 Le poids du gouvernail, y compris la barre, son stick et les accessoires fixés, ne doit pas être inférieur à 13,5kg.

3.4.4 Non utilisé.

3.4.5 Les aiguillots de gouvernail peuvent être remplacées par des aiguillots plus grands de même matériau, et pas plus légers que ceux d'origine.

3.4.6 La barre doit être en bois. Les sticks de n'importe quel matériau sont autorisés.

3.4.7 Le bord d'attaque du gouvernail doit être parallèle, avec une tolérance de ñ 10 mm, au prolongement vers le bas en droite ligne, de la face arrière du tableau arrière .

3.5 Espars

3.5.1 Les espars doivent être d'aluminium extrudé. Le mât et la bôme doivent correspondre aux spécifications fournies par le constructeur sous licence. Mât et/ou bôme de replacement peuvent être fournis par un constructeur sous licence ou un fabricant d'espars sous licence. Aucune modification ou altération des trous des espars n'est autorisée si ce n'est pour faciliter la fixation du gréement et des accessoires, tel que spécifié dans les présentes règles.

3.5.2 Mât

a) Les mâts rotatifs sont interdits.

b) La distance de la face avant du mâts au bas de la marque de jauge d,finie par la règle 3.5.2 e, mesurée directement jusqu'au joint coque pont à l'avant (voir plan officiel B) doit être comprise entre 2925 mm et 2895 mm.

c) Le mât doit être fixé à l'emplanture et calé au niveau du pont dans l'étambrai, et ne doit pas être déplacé en course.

d) Des bandes de couleur contrastée d'une largeur minimum de 20 mm doivent encercler le mât. La distance entre le bord supérieur de la bande inférieure (à la hauteur d'origine de la bôme) au bord inférieur de la bande supérieure ne doit pas excéder 8538 mm.

e) Une bande de couleur contrastée d'une largeur minimum de 20 mm doit encercler le mât; son bord inférieur doit être à 7725 mm au-dessous du point de fixation de l'étai tel que défini par la règle 3.5.3(b). Le bord inférieur de la bande doit être marqué de façon indélébile sur la face avant du mât.

f) Pas plus de deux fixations de tangon doivent être posées sur la face avant du mât. Leur hauteur maximum doit être 1555 mm au-dessus du bord inférieur de la bande de jauge d,finie en 3.5.2(e). Les fixations ne doivent pas dépasser vers l'avant, horizontalement, la surface du mât de plus de 55 mm.

3.5.3 Gréement dormant

a) Le gréement dormant du mât ne doit consister qu'en un seul étai, ou l'équipement optionnel autorisé, un pataras, et une patte d'oie, deux haubans et deux bas-haubans. Le gréement dormant doit être en câbles multi-torons, exclusivement en acier inoxydable ou acier galvanisé. Les haubans et l'étai, sauf lorsque son équipement optionnel est utilisé, ne doivent pas être inférieurs à 4,7 mm de diamètre. Le pataras et la patte d'oie ne doivent pas être inférieurs à 3,9 mm de diamètre.

b) L'étai doit être fixé entre : (1) - un point de la ferrure d'étai sur le mât à pas plus de 30 mm et pas moins de 20 mm de la surface avant du mât et pas à moins de 8125 mm au-dessus du liston au droit de la face avant du mât, et (2) - un point sur la ferrure d'étrave à pas plus de 70 mm et pas moins de 50 mm au-dessus de l'intersection de la ligne d'étrave et du liston.

c) Avec l'étai en place, la distance mesurée en ligne droite du point de fixation de la ferrure de mât à l'intersection de la ligne d'étrave et du liston, ne doit pas être supérieure à 8670 mm ni inférieure à 8595 mm.

d) Non utilisé.

e) Le pataras doit être fixé à la ferrure de tête de mât et à la patte d'oie.

f) La longueur hors tout des barres de flèches, de la surface du mât au point de contact avec les haubans ne doit pas être supérieure à 800 mm ni inférieure à 760 mm. Au droit du point de contact avec les haubans la distance la plus courte du bord arrière du mât ne doit pas être inférieure à 95 mm, avec ou sans tension des haubans.

3.5.4 Gréement courant

a) Une drisse de spinnaker de corde synthétique d'un diamètre minimum de 6 mm, et qui ne doit pas être hissée à plus de 35 mm en avant du mât, et à plus de 8125 mm au-dessus du liston au droit de la face avant du mât .

b) Une drisse de grand-voile de câble d'acier d'un diamètre minimum de 3 mm, et/ou de corde synthétique de 8 mm de diamètre. Le Kevlar, ou tout câble synthétique équivalent d'un diamètre minimum de 8 mm est autorisé.

c) Pas plus de deux drisses de foc ou génois de câble d'acier d'un diamètre minimum de 3 mm, et/ou de corde synthétique de 8 mm de diamètre, et qui ne doivent pas rencontrer la surface avant du mât au-dessus du point d'intersection de la ferrure d'étai et de la surface avant du mât . Le Kevlar, ou tout câble synthétique équivalent d'un diamètre minimum de 8 mm est autorisé pour les drisses de foc et/ou génois.

d) Un hâle-bas de bôme de corde synthétique d'au moins 8 mm de diamètre, dans un palan 8:1 à taquet intégré. Une estrope de câble d'acier d'au moins 4 mm de diamètre et d'au plus 305 mm de long peut être utilisée pour relier le hâle-bas au mât.

e) Un hâle-bas de tangon de corde synthétique d'au moins 6 mm de diamètre.

f) Un étarqueur de grand-voile (ou contrôle de tension de chute) de câble d'acier et/ou de corde synthétique avec un palan 6:1 maximum.

g) Des cunninghams de corde synthétique avec palan 6:1 maximum, qui peuvent inclure un câble d'acier comme liaison avec la grand-voile ou la voile d'avant.

h) Un réglage de pataras en corde synthétique d'au moins 6 mm de diamètre et palan 4:1 maximum, fixé aux poulies de patte d'oie.

i) Deux bouts de réglage de barre d’écoute de grand-voile, de corde synthétique avec palan 2:1.

j) Une écoute de grand-voile de corde synthétique d'au moins 8 mm de diamètre et palan 6:1 maximum.

k) Bras de spinnaker de corde synthétique de 6 mm de diamètre minimum. Le Kevlar ou une corde synthétique équivalente d'un diamètre de 8 mm minimum est autorisé.

l) Ecoutes de voile d'avant d'un diamètre d'au moins 8 mm.

m) Des prises de ris en corde synthétique.

n) Une balancine de tangon de spinnaker, de corde synthétique d'au moins 6 mm de diamètre.

3.5.5 Bôme

a) La bôme ne doit pas être rétreinte, ni pré-cintrée.

b) La ne peut comporter de points de fixation que pour un étarqueur, une balancine, un palan d'écoute, un hâle-bas, le système de prise de ris et de tension de chute.

c) Une bande de couleur contrastée d'une largeur de 20 mm minimum doit entourer la bôme. Le bord avant de cette bande ne doit pas être à plus de 2970 mm de la face arrière du mât lorsque la bôme est maintenue perpendiculaire au mât .

3.5.6 Tangon de spinnaker

La longueur hors tout du tangon de spinnaker, y compris les accessoires ne doit pas être supérieure à 2895 mm. Le poids du tangon et de ses accessoires ne doit pas être inférieur à 2,7 kg. Le tangon doit comprendre :

a) Deux brides de câble d'acier sur toute la longueur pour la fixation de la balancine et du hâle bas.

b) Deux ferrures à piston.

c) Une ou des cordes d'ouverture.

3.6 Voiles

3.6.1 Sauf comme prévu par la Règle 6.1.7, seulement une grand-voile, un génois, un foc et un spinnaker doivent être embarqués en course.

3.6.2 Toutes les voiles ne doivent être faites que d'une seule couche de tissu, sauf pour les renforts, les coutures de montage, les renforts de raguage, les nerfs de chute, les numéros et les réparations. La grand voile et le foc doivent être de polyester tissé. Le génois peut être soit de polyester tissé, soit de substrat polyester, soit de film polyester. Le spinnaker doit être fait de Nylon. Lorsque le polyester ou Nylon tissé est déchiré il doit être possible de séparer les fibres sans qu'un film soit visible. Aucune voile ne doit avoir de ralingue élastique.

3.6.3 La grand-voile, le génois et le foc peuvent inclure des fenêtres transparentes de n'importe quel matériau. Si elles existent, aucune dimension de n'importe laquelle de ces fenêtres ne doit être supérieure à 1500 mm, et aucun bord de n'importe

laquelle de ces fenêtres ne doit être à moins de 80 mm du bord le plus proche de la voile.

3.6.4 Les voiles doivent être construites et jaugées selon les Instructions de Jauge des Voiles IYRU 1986, sauf lorsque autrement spécifié dans les présentes règles.

3.6.5 Les renforts doivent être en accord avec les Instructions de Jauge des Voiles sauf qu'ils doivent être autorisés, à partir de chaque angle, seulement sur une distance inférieure à 500 mm plus 3% de la longueur de la chute, et à partir des œillets de Cunningham ou de ris prés de la chute ou du guindant, sur une distance de 400 mm en tout. Tout autre renfort, tel que le prolongement d'un renfort d'angle ou autre, ne comprenant pas plus de deux épaisseurs supplémentaires de tissu ayant le même grammage que le tissu principal de la voile, est autorisé sur une distance maximum de 2500 mm à partir d'un angle ou d'un œillet de ris ou de Cunningham. Des pièces de renfort de chute, n'excédant pas 150 mm de haut et 180 mm de long peuvent être ajoutées à l'intersection des coutures et de la chute. Elles ne comprendront pas plus de deux couches de tissu d'un grammage non supérieur à celui du corps de la voile.

Des renforts n'excédant pas 250 x 250 mm d'un tissu de n'importe quel grammage sont autorisés à l'extrémité avant de chaque gousset de latte.

Les renforts, matériaux de finition ou couche externe des renforts ne doivent pas empêcher la voile d'être pliée. Tous les renforts doivent pouvoir être pliés en n'importe quel sens sans endommager les fibres.

3.6.6 Les lettres de nationalité et numéros d'identification doivent être posés sur la grand-voile, le génois et le spinnaker en conformité avec les règles ISAF.

3.6.7 L'emblème de Série sur la grand-voile doit être tel que sur le Plan B, en bleu, et inclus dans deux rectangles de 305 x 610 mm, situés à tribord au-dessus de bâbord, mais séparés par un espace de 75 mm. L'axe des deux rectangles doit être proche de la ligne joignant les milieux de la tête et du pied de la voile, et entre les deux goussets de lattes supérieures.

3.6.8 Les lettres de nationalité et numéros d'identification ne doivent pas être inférieurs à :

Hauteur 300 mm

Largeur 200 mm (sauf pour le chiffre 1 et la lettre I)

Epaisseur 45 mm

L'espace entre deux lettres ou numéros consécutifs doit être de 60 mm. Le dernier chiffre du numéro tribord ou la lettre sur le génois ne doit pas être à moins de 200 mm du guindant.

3.6.9 Grammage minimum du tissu à voile

Le grammage du tissu doit être défini, dans le cas de matériaux tissés, comme le grammage du produit fini utilisé dans la voile, dans le cas de tissu substrat/laminaire, comme le grammage du produit fini, y compris le substrat, le film et l'adhésif utilisé

dans la voile. Le grammage réel de chaque voile, en grammes par mètre carré doit être marqué de façon indélébile par le voilier prés de la têtière, avec la date de fabrication et sa signature ou son cachet. Les grammages minimums des tissus pour les voiles de la Série sont les suivants:

GRAND-VOILE : le grammage minimum doit être de 260 g/m², sauf pour une laize inférieure n'excédant pas 300 mm de large.

FOC : le grammage minimum doit être de 260 g/m².

GENOIS : le grammage minimum doit être de 200 g/m² de matériau tissé; 138 g/m² de film laminé/substrat.

SPINNAKER : le grammage minimum doit être de 40 g/m².

3.6.10 Grand-voile

a) La têtière peut être de n'importe quel matériau d'une largeur maximum de 115 mm et ne doit pas s'étendre au-delà de 150 mm en arrière du sommet mesurée perpendiculairement au guindant.

b) La longueur de la chute ne doit pas excéder 9170 mm.

c) Les mesures transversales doivent être effectuées aux points trois-quarts, moitié et quart sur la chute, déterminés en pliant la voile pour amener le sommet sur l'œillet d'amure pour la moitié, l'œillet d'amure, et le sommet sur le point milieu pour d,terminer les points un-quart et trois-quart.

d) La largeur maximum au point trois-quarts entre la chute et le point le plus proche du guindant ne doit pas être supérieure à 1175 mm, y compris la ralingue.

e) La largeur maximum au point moitié entre la chute et le point le plus proche du guindant ne doit pas être supérieure à 1980 mm, y compris la ralingue.

f) La largeur maximum au point quart entre la chute et le point le plus proche du guidant ne doit pas être supérieure à 2600 mm, y compris la ralingue.

g) La voile doit comporter quatre lattes. La latte supérieure ne doit pas mesurer plus de 610 mm de long; les lattes intermédiaires ne doivent pas mesurer plus de 990 mm de long; la latte inférieure ne doit pas mesurer plus de 740 mm de long. La largeur maximum des lattes est de 50 mm.

h) La distance entre le sommet ou l'œillet de tire et l'axe du gousset de la latte la plus proche, mesurée en ligne droite à l'intersection avec le bord arrière de la voile, ne doit pas être inférieure à 1775 mm.

i) Un ris peut être prévu dans la grand-voile.

j) Un œillet de Cunningham est autorisé dans le guindant.

k) Une cosse de tension de chute peut être fixée à la chute.

l) Un nerf de chute est autorisé.

m) Les bandes de visualisation de creux sont autorisées.

n) Un renfort de barres de flèche, n'excédant pas 950 mm x 200 mm, et ne comprenant pas plus d'une couche d'un grammage non supérieur à celui de la voile est autorisé de chaque côté.

o) La grand-voile doit être fixée à la bôme et au mât par des ralingues.

3.6.11 Foc

a) La largeur du sommet mesurée perpendiculairement au guindant, incluant le renfort de guindant ou la ralingue, ne doit pas excéder 95 mm.

b) La guindant doit être comprise entre 8300 mm et 7845 mm.

c) La diagonale, mesurée du bord avant de la ralingue, doit être entre 2895 mm et 2785 mm.

d) Un œillet de Cunningham est autorisé dans le guindant.

e) Des points ou systèmes de ris sont autorisés.

f) La chute ne doit pas être convexe, mais peut être raidie par trois lattes régulièrement (également) espacées. La longueur de la latte supérieure ne doit pas excéder 450 mm, pour les 2 lattes inférieures la longueur ne doit pas excéder 600 mm.

g) Un nerf de chute est autorisé.

h) Les bandes de visualisation de creux sont autorisées.

i) Les mousquetons, s'ils existent, ne doivent pas mesurer plus de 40 mm de large, ni être à moins de 450 mm les uns des autres. Ils doivent être fixés exclusivement par des rivets plastiques ou métalliques. Des crochets à pression plastiques ou métalliques, non réglables, peuvent être utilisés pour remplacer les mousquetons.

3.6.12 Génois

a) La largeur du sommet mesuré perpendiculairement au guindant, incluant le renfort de guindant ou la ralingue, ne doit pas excéder 95 mm.

b) La guindant doit être comprise entre 8460 mm et 8100 mm.

c) La diagonale, mesurée du bord avant de la ralingue, doit être entre 4345 mm et 4180 mm.

d) Un trou de Cunningham est autorisé dans le guindant.

e) La chute ne doit pas être convexe.

f) Un nerf de chute est autorisé.

g) Les bandes de visualisation de creux sont autorisées.

i) Les mousquetons, s'ils existent, ne doivent pas mesurer plus de 40 mm de large, ni être à moins de 450 mm les uns des autres. Ils doivent être fixés exclusivement par des rivets plastiques ou métalliques. Des crochets à pression plastiques ou métalliques, non réglables, peuvent être utilisés pour remplacer les mousquetons.

j) Un renfort de barres de flèche et de chandelier, n'excédant pas 950 mm x 300 mm, et ne comprenant pas plus d'une couche d'un grammage non supérieur à celui de la voile est autorisé de chaque côté.

3.6.13 Spinnaker

a) Le spinnaker doit être une voile à trois angles, symétrique par rapport à sa ligne médiane.

b) La voile, étendue sur une surface plane, doit être jaugée pliée le long de sa ligne médiane, les chutes superposées. Une tension suffisante pour être les plis et les fronces aux lignes de jauge doit être appliquée.

c) La longueur des chutes ne doit pas être supérieure à 8130 mm ni inférieure à 7930 mm.

d) La longueur du pli vertical central ne doit pas être supérieure à 9600 mm ni inférieure à 8600 mm.

e) La mi-largeur de la bavette ne doit pas être supérieure à 2600 mm ni inférieure à 2300 mm.

f) La mi-hauteur mi-largeur est la distance entre les points sur la chute et le pli médian à 4060 mm du sommet, en droite ligne. Les 3/4 hauteur mi-largeur sont la distance entre les points sur la chute et le pli médian à 2030 mm du sommet, en droite ligne.

g) La mi-hauteur mi-largeur ne doit pas être supérieure à 2610 mm ni inférieure à 2540 mm.

h) Les 3/4 hauteur mi-largeur ne doit pas être inférieur à 1600 mm.

3.6.14 Seules les voiles ayant été officiellement jaugées et portant l'étiquette de redevance à l'Association le Internationale de la Série des J/24 cousue sur le côté gauche prés de l'amure ou prés de l’œillet de spinnaker peuvent être utilisées en course. L'étiquette de redevance n'est pas exigée pour les voiles fabriquées avant le 1er Novembre 1991. Les étiquettes de redevance doivent être fermement fixées, et ne doivent pas être posées sur une autre voile.

3.6.15 Les voiles jaugées doivent être marquées du timbre de la Série et datées par le jaugeur prés de l'amure, et prés de la têtière pour les spinnakers.

3.7 Poids de course

3.7.1 Le Poids de Base à Sec ne doit pas être inférieur à 1270 kg. Les bateaux doivent être présentés au jaugeur (Règle 2.7.1) secs et dans la configuration suivante pour la pesée

1) tel que spécifié pour le Poids Constructeur (Règle 2.7.4).

2) avec tous les espars, gréement courant et dormant tel que défini par la Règle 3.5, y compris les articles 2 à 6.

3) avec la chaise de hors-bord (Règle 3.8.10) et le(s) compas fixe(s) (Règle 4.1.3).

4) avec tout autre équipement fixe optionnel autorisé par la Règle 6.

Le poids à sec (sans poids correcteur) doit être noté sur la Feuille de Jauge, Partie D, Article 28.

3.7.2 a) Lorsque des poids correcteurs doivent être ajoutés ils doivent être en plomb et situé dans la coque aux emplacements indiqués dans le plan A disposition de l'intérieur et de placement des poids correcteurs.

b) La moitié du poids correcteur doit être fixé de façon permanente en travers au centre de la demi cloison située approximativement à 1000 mm en avant de la cloison principale. L'autre moitié du poids correcteur, séparée en deux parts approximativement égales, doit être fixée de façon permanente en travers sous chaque moulage de couchette du côté avant de la cloison arrière de cabine située approximativement à 2450 mm en arrière de la cloison principale. Les poids correcteurs doivent être placé en accord avec ce qui suit :

i) Pour répondre à la règle 2.7.4 les 3 poids correcteurs doivent être fixés de manière permanente avec des boulons, et être ensuite totalement enrobés et pour les coques construites après le 1 Mars 1997 marqués de manière distincte.

ii) Pour répondre à la Règle 3.7.1 les 3 correcteurs doivent être boulonnés et scellés avec une couche de tissu enrobé de résine.

b) Lorsque des poids correcteurs complémentaires aux poids correcteur constructeur doivent être montés, ils doivent être divisés en 4 poids approximativement égaux et fixés sur les cotés des poids correcteurs constructeur

c) Le total du poids correcteur nécessaire pour satisfaire la Règle 2.7.4 doit être noté sur la Feuille de Jauge, Partie B, Article 3. Le total des poids correcteurs pour répondre à la Règle 3.7.1 doit être enregistré sur la Feuille de Jauge, Partie D, Article 29.

3.7.3 Le poids total de course, excluant l'équipage, ne doit pas être inférieur à 1375 kg. Ce poids doit inclure tous les articles de la Règle 3.7.1 et peut également inclure les articles spécifiés par les Règles3.6 (Voiles), 3.8.4 à 3.8.9 (Equipement à embarquer en course) et 6 (Equipement optionnel). Tous les articles non contenus

dans la Règle 3.7.1 doivent être notés par poids, et listés sur l'inventaire de l'Equipement Optionnel et Obligatoire, qui doit être à bord du bateau, et disponible pour contrôle par les Autorités de la Compétition. Cet inventaire doit également lister l'équipement inclus dans la Règle 3.7.1 et les correcteurs requis en fonction de la Règle 3.7.2. Les vêtements et effets personnels, la nourriture, le matériel de cuisine et l'avitaillement, les boissons autres que ceux requis par la Règle 3.8.6, sont spécifiquement exclus du poids total de course.

3.8 Accastillage fixe et équipements à embarquer en course

3.8.1 Quatre rails d'écoute de voile d'avant, chacun ne d,passant pas 610 mm de long, situés aux positions indiquées sur le Plan A, sauf pour les J/24 produits aux Etats Unis avant Janvier 1979, qui peuvent garder les rails arrière s de 1220 mm installés par le constructeur.

3.8.2 Un rail de barre d'écoute de grand-voile, situé à la position indiquée sur le Plan A. Le support de rail de barre d'écoute peut être de n'importe quel matériau, et ne doit pas peser moins de 1 kg.

3.8.3 Deux winches principaux d'écoute, situ,s entre la barre d'écoute de grand-voile et la face arrière de l'extrémité avant de la baignoire. Les deux winches principaux ne doivent pas avoir une d,multiplication supérieure à 30:1.

3.8.4 Non utilisé.

3.8.5 Une pompe de cale manuelle et un seau d'une capacité minimum de 10 l.

3.8.6 Non utilisé.

3.8.7 Une ancre avec ou sans chaîne, d'un poids combiné de 6 kg avec 40 m de bout non flottant d'un minimum de 8 mm. En course, la chaîne doit être attachée à l'ancre, et ne doit pas être stockée sur ou sous le plancher de cabine, au-dessus de la quille. Le poids minimum de l'ancre doit être 3 kg, et le poids maximum de la chaîne transportée ne doit pas excéder 6 kg.

3.8.8 Un moteur hors-bord d'une puissance minimum de 3,5 CV et d'un poids minimum de 14 kg qui, lorsqu'il n'est pas utilisé, doit être solidement fixé sous l'une des couchettes principales, en arrière du seuil de la descente.

3.8.9 Un réservoir homologué par l'Autorité nationale ou la législation locale, avec un minimum de 2 l. de carburant.

3.8.10 Une chaise complète de moteur fixée sur le tableau arrière.

4. REGLES DE SECURITE EN COURSE

4.1 L'équipement suivant doit être à bord :

4.1.1 Une batterie 12 volts ne pesant pas moins de 8 kg et pas plus de 25 kg, solidement fixée.

4.1.2 Des feux de navigations fixes, et en ordre de marche.

4.1.3 Au moins un compas de marine fixe, à affichage analogique ou digital, offrant seulement une lecture directe. (Les compas capables d'afficher des données mémorisées et/ou effectuant des calculs pour la mémorisation d'informations tactiques ne doivent pas être autorisés).

4.1.4 Une corne de brume.

4.1.5 Une lampe torche étanche.

4.1.6 Extincteur(s) de type et capacité requis par la législation locale.

4.1.7 Brassières de sauvetage pour chaque membre d'équipage telles que requises par la législation locale.

4.1.8 Au moins une bouée fer à cheval (ou équivalent) et son ancre flottante sur le pont, à portée du barreur et prête à l'utilisation instantanée.

4.1.9 Outils pour démonter et couper le gréement dormant.

4.1.10 Une trousse marine de premier secours et mode d'emploi.

4.2 Pour les épreuves locales et nationales, l'avis de course peut prescrire du matériel de sécurité supplémentaire.

4.3 Ancre(s), moteur hors-bord, batterie et réservoir de carburant doivent être fixés de façon à ne pas bouger en cas de chavirage.

5. EQUIPAGE

5.1 L'équipage doit comprendre au moins trois personnes, et le poids total de l'équipage (en costume de bain) ne doit pas dépasser 400 kg avant le départ. Un équipage nommé ou inscrit pour une épreuve de plusieurs manches courue sur plusieurs jours, y compris un jour de réserve, doit rester le même tout au long de l'épreuve, sauf si un changement est autorisé par le Comité de Course.

6. EQUIPEMENT OPTIONNEL

6.1 Sont autorisés en course :

6.1.1 Des barber haulers pour le foc et le génois, dans les limites suivantes :

a) L'accastillage fixé sur le pont est limité à une ferrure à œil avec ou sans poulie solidaire, posée à pas moins de 250 mm à l'extérieur de chacun des quatre rails d'écoute, et à un total de deux taquets.

b) La tire doit être limitée à un seul brin attaché à l'écoute de voile d'avant par une poulie, crochet ou coulisseau entre la voile et la poulie d'écoute.

c) la corde de barber peut passer par une ferrure à œil décrite en 6.1.1(a) ou une platine de chandelier et/ou une poulie simple, et réglée avec un taquet ou un winch de drisse ou d'écoute.

6.1.2 Deux winches secondaires d'une démultiplication n'excédant pas 8:1 et pas supérieurs à 67 mm de diamètre. Ils peuvent être utilisés pour border tout le gréement courant.

6.1.3 Un système d'étai creux double n'excédant pas 30 mm de large.

6.1.4 a) Le type et l'emplacement des poulies de pont et des taquets pour les drisses, les écoutes de grand-voile, de foc, de spinnaker, le pataras, le Cunningham, le hâle bas, la tension de chute, la balancine et le hâle bas de tangon et les prises de ris sont libres.

b) Pour améliorer le réglage d'écoute de foc, un bout peut passer à travers les cosses de coulisseaux, et être fixé à n'importe quelle pièce de pont autorisée.

6.1.5 Une girouette mécanique de tête de mât avec ou sans éclairage.

6.1.6 Un système de renfort supplémentaire de barres de flèche de n'importe quel matériau et/ou des entretoises pour empêcher les mouvements en course.

6.1.7 Une voile de cape d'une surface maximum de 4,40 m² et/ou un tourmentin dont le guindant ne doit pas excéder 5,20 m et d'une surface maximum de 3,20 m². Le grammage ne doit pas être inférieur à 270 g/m².

6.1.8 Une barre de bois de secours et un stick de n'importe quel matériau, un gouvernail et un tangon de spinnaker jaugés.

6.1.9 Des appareils électroniques pour enregistrer, mesurer et calculer la vitesse moyenne, et pour indiquer la distance parcourue et la profondeur de l'eau.

6.1.10 Un radiogoniomètre.

6.1.11 Un émetteur / récepteur radio et son antenne.

6.1.12 Des placards, étagères ou ameublement personnalisé en accord avec la Règle 3.2.8(d).

6.1.13 Des équipements de sécurité supplémentaires au gré du propriétaire, ou pour satisfaire à la législation locale.

6.1.14 Des barber haulers de spinnaker peuvent être installés à bâbord et tribord, chacun consistant en un coulisseau ou une poulie et son taquet.

6.1.15 Un palan fixe avec taquet(s) intégré(s) de n'importe quel type peut être installé sur une platine en avant ou en arrière de la barre d'écoute de grand-voile et à la même hauteur.

6.1.16 L'écoute de génois peut passer à bâbord et à tribord par un coulisseau ou une poulie supplémentaire, fixée au pont ou aux rails arrières.

6.1.17 Un deuxième système de tension de chute (ou d'étarquage) de corde synthétique et de démultiplication pas supérieure à 4:1.

6.1.18 Des repose-pieds, chacun fixé en seul point au support de barre d’écoute et des cale-pieds situ,s au fond du cockpit et à bâbord et tribord sur le pont de cockpit et le pont avant.

6.1.19 Une balancine de bôme en câble d'acier de pas moins de 2 mm de diamètre et/ou de corde de 6 mm de diamètre, fixée à la ferrure de tête de mât.

6.1.20 Un feu de mouillage, un feu de route (moteur) ou des feux de pont installés dans le mât.

6.1.21 Des crocs d'amure pour la grand-voile et les voiles d'avant.

6.1.22 Des panneaux d'inspection ,tanches, n'excédant pas 120 mm de diamètre intérieur peuvent être installées sur le toit de la cabine et son prolongement, directement au-dessus du barrot. Les panneaux doivent être fermés en course.

6.1.23 Des protections de mousse ou plastique peuvent être installées sur les filières supérieures et/ou inférieures.

7 INTERDICTIONS

7.1 Ce qui suit est interdit.

7.1.1 L'hydraulique.

7.1.2 Les bastaques ou tout système s'en rapprochant.

7.1.3 Une estrope métallique pour le pataras.

7.1.4 Les plombs de drisse ou tout système de hook.

7.1.5 L'usage de la drisse de voile d'avant ou tout système de réglage mécanique pour modifier la longueur jaugée de l'étai.

7.1.6 L'utilisation en course de tout système d'enrouleur de foc ou de génois.

7.1.7 Les supports de bras de spinnaker.

7.1.8 Le rangement du tangon de spinnaker sur la bôme.

7.1.9 Les avaleurs de spinnaker à travers le pont.

7.1.10 Non utilisé.

7.1.11 Une estrope métallique ou l'usage d'acier dans le système de réglage de l'écoute de grand-voile.

7.1.12 Des trous manchonnés ou non ou des fentes pour envoyer les drisses ou bouts de réglage à travers le pont, la coque ou le tableau arrière.

7.1.13 Tout équipement ou système permettant de stocker les drisses et bouts de réglage sous le pont.

7.1.14 Sauf dans le cadre de la Règle 6.1.2, tous leviers, boîtes à palan ou autre équipement pouvant augmenter la démultiplication du gréement courant.

7.1.15 Les double guindants.

7.1.16 L'angulation des rails de voiles d'avant, qui sont livrés approximativement parallèles.

7.1.17 Non Utilisé.

7.1.18 L'utilisation de titane. L'utilisation d'autres matériaux exotiques qui ne sont pas fabriqués en série et disponibles sur le marché, à un prix compétitif avec un équipement similaire fabriqué dans un matériau non exotique.

7.1.19 L'utilisation d'élastiques pour régler le gréement courant ou dormant.

7.2. Le réglage des écoutes de foc et de génois autre que celui spécifié par la Règle 6.1.1 par le moyen d'une écoute de l'œillet d'amure directement au coulisseau fixé par un arrêtoir à pompe ou à vis sur le rail de voile d'avant, ou du pontet optionnel (voir Règle 6.1.4(b) d'abord, puis à travers le coulisseau.

8. RESTRICTIONS EN COURSE

8.1. Les pratiques suivantes sont interdites en course.

8.1.1 L'utilisation de plus d'une grand-voile, un génois, un foc et un spinnaker, ou leur modification pendant une régate. Les voiles endommagées peuvent être réparées ou remplacées à la discrétion du Comité de Course. De plus, une voile de cape et/ou un tourmentin tels que décrits par la Règle 6.1.7 peuvent être embarqués.

8.1.2 Le stockage sur le plancher de la cabine, au-dessus de la quille, de matériel autre que les voiles utilisées hors sac.

8.1.3 L'usage de vêtements de voile normaux, à leur place normale et prévue, pour atteindre le poids de course.

8.1.4 L'ajustement du gréement dormant, y compris tous les ridoirs, et la possibilité d'ajuster la position du pied de mât par n'importe quel moyen. La connexion du pied de mât à tout système de réglage.

8.1.5 L'utilisation du Loran, GPS, ou équipement de positionnement similaires.

8.2. Nonobstant les dispositions des Règles de Course à la Voile 42, 42.3 ou 49, les actions suivantes sont interdites en permanence.

8.2.1 Mouvements soudains du corps en avant et en arrière.

8.2.2 Le pompage répété de la voile d'avant, de la grand-voile ou tout réglage de la drisse ou du bras de spinnaker pour provoquer le surfing ou l'accélération du bateau. Cependant un seul réglage, rapide et régulier des écoutes de voile d'avant, de spinnaker et/ou de grand-voile doit être autorisé, pourvu que la fréquence des réglages ne soit pas supérieure à celle des vagues passant sous le bateau. Tous les brins de l'écoute de grand-voile peuvent être pompés simultanément.

8.2.3 Se pendre au mât ou aux haubans pour favoriser les virements de bord et empannages en bascule.

8.3. Aucun membre de l'équipage ne doit placer aucune partie de son torse à l'extérieur de la filière supérieure autre que momentanément, nonobstant les dispositions de la Règles de Course à la Voile 49.

8.4. L'emplacement des articles pour lesquels une jauge spécifique est mentionnée à la Partie D de la Feuille de Jauge ne doit pas être modifié pendant une régate, qui est définie comme une série de manches courues sur plusieurs jours consécutifs y compris les jours de réserve. Ceci inclut le mât au niveau du pont, l'ouverture des barres de flèche, la longueur de l'étai, la hauteur de la ferrure d'étai et les autres articles listés. Le gouvernail ne doit pas être retiré.

9. REGLES REGISSANT LES CHAMPIONNATS DU MONDE ET CONTINENTAUX

9.1. Le Jury International doit être composé d'un Président et quatre autres membres. Le Jury doit être composé de membres d'au moins trois nationalités.

9.1.1 Le président du jury et deux des Juges doivent être agréés par le Bureau de l'IJCA.

- Les Jaugeurs doivent être nommés par l'Association Nationale organisatrice, agréés par le Bureau de l'IJCA et la Commission Technique, et doivent se voir conférer l'Autorité d'appliquer les Règles de Classe pour les réclamations concernant la jauge.